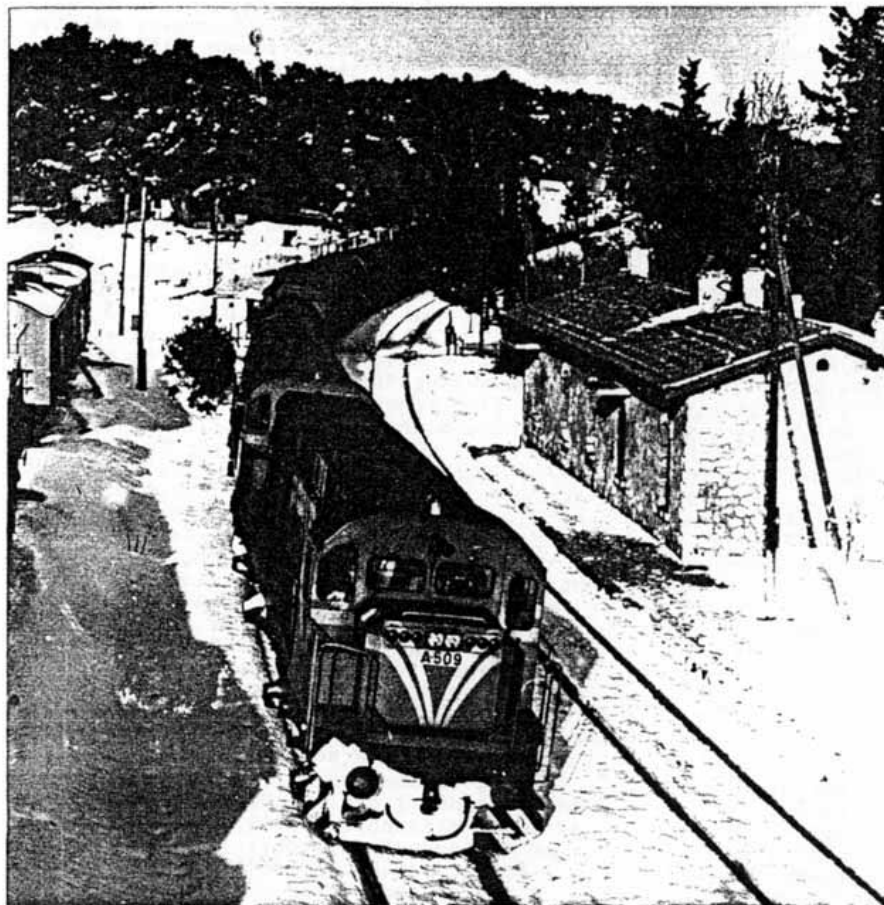


# σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 3

ΔΕΚΕΜΒΡΗΣ 1987

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



# Σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 3

ΔΕΚΕΜΒΡΗΣ 1987

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Τ.Θ. 14172

115 10-ΑΘΗΝΑ

## ΑΓΑΠΗΤΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ,

Επιστροφή στο μικρό σχήμα της "Σ" μ' αυτό το 3<sup>ο</sup> τεύχος, που ελπίζουμε ότι θα είναι το τελευταίο που εκδίδεται με τη μέθοδο της φωτοτύπησης. Καταβάλλονται ήδη προσπάθειες ώστε το 4<sup>ο</sup> τεύχος να εκδοθεί τυπογραφικά σε μικρό μέγεθος αλλά ίσως με πιά πολλές σελίδες. Η έκδοση της έκτακτης "Σ", που ήταν αφιερωμένη στην καμπάνια του Σ.Φ.Σ. "Σιδηρόδρομος και Έτος Περιβάλλοντος", σε μεγάλο σχήμα, 64 σελίδες και εκτύπωση OFFSET, έγινε δυνατή μόνο χάρη στη βοήθεια της Ε.Ο.Κ. και του Ο.Σ.Ε., μιάς και το κόστος της ήταν απαγορευτικά υψηλό για τα πενιχρά οικονομικά του Σ.Φ.Σ.

Και μιάς και μιλάμε για το Έτος Περιβάλλοντος ας δούμε τις δραστηριότητες του Συλλόγου μας σχετικά με αυτό το θέμα:  
-Στις 29/8 συμμετείχε με πολυμελή αντιπροσωπεία στην εκδήλωση για την επαναλειτουργία του τραίνου του Πηλίου, που έγινε στο Βόλο, και στην οποία ποία μίλησε και ο Πρόεδρος Γ. Νάθενας, ενώ έκανε προτάσεις για την εκμετάλλευσή του που δημοσιεύθηκαν στις εφημερίδες του Βόλου και στο έκτακτο τεύχος της "Σιδηροτροχιάς".

-Συνεργάστηκε με τον Ο.Σ.Ε. στην πραγματοποίηση της εκδήλωσης με θέμα "Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ", που έγινε στις 29/10, και στην οποία ο Πρόεδρος μας, παρουσίασε την πρόταση του Σ.Φ.Σ. για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς στην ευρεία περιοχή Αθήνας - Πειραιά - Περιχώρων - Αττικής. Στην εκδήλωση αυτή έγινε και η πρώτη παρουσίαση της έκτακτης "Σ", που άφησε πολύ καλή εντύπωση και έγινε ανάπαυση από τους παρευρεθέντες και που ακόμα ζητιέται από πολλά ενδιαφερόμενα πρόσωπα και φορείς (Ο.Α.Σ., Οικολογοί κ.α.)

Στην εκδήλωση, της οποίας την έναρξη κύρηξε ο Υφυπουργός Συγκοινωνιών κ.Σ. Ράλλης, μίλησαν οι: Γιάννης Μεταξάς μέλος της Εθν. Επιτροπής Περιβάλλοντος, Κων/νος Κόχειλας Τέχν. Δ/της του Ο.Σ.Ε., Κ.Λυμπερης Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός των Η.Σ.Α.Π., Γ. Αργυράκος & Κ. Ζέκος Συγκοινωνιολόγοι. Παρόντες ήταν οι Απαληρωτές Γεν. Δ/τές του Ο.Σ.Ε. κ.κ. Κρίνης, Λαλακάκης & Μανωλάς, ο Δ/της των Η.Σ.Α.Π. κ. Μπούσμπουρας, ο Καθηγητής της Έδρας Σιδηροδρομικής & Μεταφορών του Ε.Μ.Π. κ. Αμπακούμιν, ο κ. Σ. Κότσιας πρόεδρος της Π.Ο.Σ., οι Συγκοινωνιολόγοι του Ο.Α.Σ. κ.κ. Κόκκινος & Βδοκογλου, ο κ. Ν. Ράπτης Π.Μηχ/κος & Συγγραφέας του βιβλίου "Ας μιλήσουμε για Σεισμούς, Πλημμύρες & Τράμ", Σιδηροδρομικοί όπως ο κ. Ζ. Πρωτοπαπός κ.α. καθώς και πολλοί φίλοι του Σιδηροδρόμου όπως οι κ.κ. Φιλιππουκολλάς Δ/της του ΕΟΜΜΕΧ, ο πρέσβυς κ. Παπαγεωργίου και ο Διευθυντής Στατιστικής του Ι.Κ.Α. κ. Γκίκας. Την επιμέλεια της εκδήλωσης είχε ο Δ/της του Σιδ. Μουσείου και Προϊστ. Δημ. Σχέσεων του Ο.Σ.Ε. κ. Παπανταζαρίδης που συνόψισε και τα συμπεράσματα που βγήκαν απ' τις ομιλίες δηλαδή ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς (Σιδηρόδρομοι, Μετρό, Τράμ) είναι αποδεδειγμένα οικολογικά μέσα μεταφοράς γιατί: 1) Μολύνουν ελάχιστα το περιβάλλον ή και καθόλου όταν είναι ηλεκτροκίνητα. 2) Δεν καταστρέφουν το τοπίο αλλά το μορφαίνουν με τη γραφικότητά τους. 3) Προστατεύουν τη ζωή προσφέροντας στους ταξιδιώτες μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση. 4) Συμβάλλουν στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος των πόλεων επειδή κάνουν μαζικές μεταφορές σε αποκλειστικούς διαδρόμους κυκλοφορίας. 5) Συμβάλλουν στην εξοικονόμηση ενέργειας.

-Στις 21/12 θα συμμετάσχει σε εκδήλωση που διοργανώνει το περιοδικό "Νέα Οικολογία" με τη συμμετοχή της Εναλλακτικής Κίνησης Οικολόγων, των Φίλων του Ποδηλάτου και του Σ.Φ.Σ. με αντικείμενο Εναλλακτικές Προτάσεις για το Κυκλοφοριακό/Συγκοινωνιακό της Αθήνας. Στην εκδήλωση στην οποία θα κληθούν και αρμόδιοι φορείς, μεταξύ άλλων θα γίνει προβολή ταινίας, διαφανειών και θα ακολουθήσει συζήτηση.

*η Σύνταξη*

ΣΧΟΛΙΑ & ΑΠΟΦΕΙΣ

ΥΠΕΡΤΑΧΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Στην Ελλάδα ο Ο.Σ.Ε. κατατάσει τις επιβατικές αμαξοστοιχίες σε δύο κατηγορίες. Έτσι έχουμε τις κοινές αμαξοστοιχίες ή πόστες ή γαλατάνες, που σταματάνε σε όλους τους σταθμούς και τις στάσεις, και τις ταχείες ή αμαξοστοιχίες προτεραιότητας, που σταματάνε σε λίγους σταθμούς και έχουν προτεραιότητα στις διασταυρώσεις έναντι των κοινών ενώ μεταξύ τους η προτεραιότητα καθορίζεται με εγκύκλιο του Ο.Σ.Ε.

Για να ταξιδέψει κανείς με τις ταχείες αυτές πρέπει να πληρώσει το "Συμπλήρωμα Αμαξοστοιχίας Προτεραιότητας" του οποίου το ύψος ποικίλει ανάλογα με την απόσταση και την κατηγορία της ταχείας. ( η 500 / 50Ι π.χ. έχει διπλάσιο συμπλήρωμα από τις υπόλοιπες ). Το ίδιο ισχύει και στα δίκτυα της Ευρώπης, εκτός της Ελβετίας, για τις διάφορες ταχείες και υπερταχείες αμαξοστοιχίες ( INTERCITY, EUROCITY, TGV, RAPIDO κ.λπ.).

Στη χώρα μας όμως το να εκτελεσθεί ένα δρομολόγιο χωρίς καθυστέρηση έχει φτάσει να θεωρείται εξαιρετικό καιπάνω φαινόμενο. Η καθυστέρηση αυτή δε, πολλές φορές είναι της τάξης πολλών ωρών ακόμα και για τις ταχείες. Και δεν είναι λίγες οι φορές που η καθυστέρηση αρχίζει από τα αφετηρία, επειδή τα Μηχανοστάσια δεν διαθέτουν έγκαιρα μηχανές για τα τρένα. Η 500, για παράδειγμα, πολύ συχνά αναχωρεί από τον Ρέντη καθυστέρημένη περιμένοντας τη μηχανή της 605, η 410 της 411, η 262 της 60 κ.ο.κ. ( Είναι γνωστό το πρόβλημα της έλλειψης κινητηρίων μονάδων στον Ο.Σ.Ε.). Σημειωτέον δε ότι έτσι οι μηχανές δεν έχουν τη σωστή συντήρηση με αποτέλεσμα να μένουν στο δρόμο συνέχεια και οι καθυστερήσεις να αυξάνονται.

Όση όμως καθυστέρηση κι αν έχει μιά ταχεία, τα συμπληρώματα για αυτή εισπράττονται κανονικά και αυτό προκαλεί την απορία και τη δίκαιη αγανάκτηση των επιβατών. Αγανάκτηση η οποία στρέφεται κατά του οργανισμού, αλλά ξεσπάει στο προσωπικό που έρχεται σε άμεση επαφή μαζί τους ( Συνδοί, Σταθμάρχες, Μηχανοδηγοί ) και θέτει σε δοκιμασία τα νεύρα του και σε κίνδυνο τη σωματική του ακεραιότητα. Αρκέτες φορές μάλιστα έχει κληθεί η αστυνομία για να ηρεμήσει τα πνεύματα στις σχετικές διαμάχες. Έτσι για την καταράκωση του κύρους του Ο.Σ.Ε. και τον κλονισμό της εμπιστοσύνης του επιβατικού κοινού σε αυτόν ας μη γίνετα κουβέντα. Ο Οργανισμός εμφανίζεται σαν κλέφτης και απατεώνας στα μάτια του κόσμου. Η δικαιολογία δε, που προβάλλεται, ότι αν και καθυστερημένη μιά ταχεία διπλά τηρεί την προτεραιότητα της έναντι των άλλων καθυστερημένων και μη αμαξοστοιχιών είναι τουλάχιστον γελοία και απορρίπτεται ασυζητητί.

Στη γειτονική μας Ιταλία, που και εκεί τα τρένα καθυστερούν ( λιγότερο πάντως απ' ότι στη χώρα μας ), προβλέπεται ότι αν η καθυστέρηση μι αμαξοστοιχίας RAPIDO υπερβεί τη μία ώρα, δεν εισπράττονται συμπληρώματα για αυτήν και όσα έχουν εισπραχθεί επιστρέφονται, γιατί θεωρείται ότι δεν ανταποκρίνεται στον τίτλο της πλέον και ότι δεν εξυπηρετεί το κοινό όπως πρέπει. Έτσι οι F.S. διατηρούν το κύρος και την αξιοπιστία τους. Στην υπόλοιπη δε Ευρώπη το ότι μιά αμαξοστοιχία μπορεί να έχει καθυστέρηση, θεωρείται αόλιανόητο, και πραγματικά συμβαίνει εξαιρετικά σπάνια.

Δεν απαιτούμε να γίνουμε Ευρώπη από τη μιά μέρα στην άλλη, αλλά πιστεύουμε ότι ως τότε επιβάλλεται μιά ρύθμιση του θέματος παρόμοια με της Ιταλίας, για να μη δημιουργούνται τα προβλήματα που προαναφέραμε και για να κερδίσει ο Ο.Σ.Ε. την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού.

502566

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ  
ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ  
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α'  
ΑΝΟΤΟΝ 350 ΞΛΜ

ΑΡΧ. 335

502566

Συμπλήρωμα της  
αμαξοστοιχίας 501

105437

ΔΙΑΚΟΦΤΟ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ  
ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ  
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ

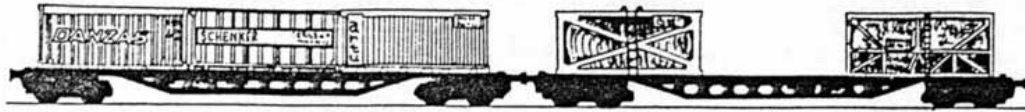
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ'

ΑΡΧ. 70

105437

Συμπλήρωμα των  
ταξείων Πελοποννήσου

ΤΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ  
(CONTAINER-BEHALTER)



\* ΓΕΝΙΚΑ

Το εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα βοηθητικό μέσο μεταφοράς. Το σκεπτικό της κατασκευής του ήταν η εύρεση ενός μέσου που να επιτρέπει την εύκολη μεταφόρτωση σωρηδόν εμπορευμάτων από τον σιδηρόδρομο σε κάποιο άλλο μέσο. Τα υλικά κατασκευής του μπορεί να είναι το ξύλο, το σίδερο ή ειδική πλαστική ύλη. Από το μέγεθος του διακρίνεται σε μικρό, εφόσον ο ωφέλιμος όγκος του είναι μικρότερος των 3m<sup>3</sup> και το βάρος του μέχρι 1500 Kgr, και σε μεγάλο όταν ο ωφέλιμος όγκος του είναι μεγαλύτερος των 3m<sup>3</sup> και το βάρος του μέχρι 5000 Kgr. Τα εμπορευματοκιβώτια από την άποψη της χρήσεώς τους διακρίνονται σε κοινά και ειδικά. Τα κοινά χρησιμοποιούνται για την μεταφορά εμπορευμάτων που δεν παθαίνουν μεταβολές, και τα ειδικά για την μεταφορά υλικών ή συστατικών που εύκολα μεταβάλλονται χημικά (αέρια τοξικά, υγρά κάυσιμα κλπ.)

\* ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- 1) Η κατά τον καλύτερο τρόπο διακίνηση του προϊόντος από τον τόπο φορτώσεως έως τον τόπο προορισμού με ελάχιστη ή καθόλου φύρα.
- 2) Η πραγματοποίηση σημαντικών οικονομιών επί του υλικού συσκευασίας, εκτιμάται γύρω στο 25-70% εφόσον το εμπόρευμα επιτρέπει την ελαφρύτερη του συσκευασία.
- 3) Η πραγματοποίηση σημαντικότερων οικονομιών χρόνου και εργατικών κατά τις φορτοεκφορτώσεις και μεταφορτώσεις, που εκτιμώνται στο 70-95%.

\* ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ CONTAINERS

Επὶν Ευρώπη τα **containers** εμφανίστηκαν το 1914, και στις Η.Π.Α. τὸ 1916-17. Από τις πρώτες δοκιμές έγινε ανάραστο το σύστημα και άρχισνά ιδρύονται κυρίως κοντά σε σιδηροδρομικούς χώρους βιομηχανίες αποκλειστικά για **containers**. Πιὸ γνωστή απ'όλες η εδρεύουσα στο Παρίσι **BUREAU INTERNATIONAL DE CONTAINERS**.

\* ΤΑ CONTAINERS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για πρώτη φορά εμφανίστηκαν πρίν 15 περίπου χρόνια από τους Σ.Ε.Κ. δοκιμαστικά για μεταφορά τσιγάρων, ύστερα από δοκιμή τόσο για το οικονομικό, όσο και για το χρονικό κόστος αυτού του συστήματος. Η προμήθεια περιελάμβανε 200 κοινά εμπορευματοκιβώτια που αντιστοιχούσαν σε 40 βαγόνια **plate-formes** για διευκόλυνση των μεταφορών από Πελοπόννησο σε κεντρική και βόρεια Ελλάδα.

Ο Έλληνας μηχανικός Κορχανίδης παρουσίασε μία παραλλαγή **container** που αποτελείται από έναν ειδικό ισόθερμο θάλαμο με ισχυρή θερμική μόνωση βάσει της οποίας μπορεί το όλο σύστημα να είναι αυτόψυκτο, για μεταφορές προϊόντων που χρειάζονται ψύξη.

Στις 6/10/37 η Γενική Διεύθυνση του Ο.Σ.Ε. εξέδωσε μία ανακοίνωση προς όλους τους σιδηροδρομικούς με αντικείμενο το δίκτυο Πελοποννήσου. Αναδημοσιεύουμε τα κύρια σημεία της και ελπίζουμε ότι δεν θα μείνουν στα χαρτιά τα όσα αυτή εξαγγέλει.

-Αποφασίστηκε η διαπλάτυνση ολόκληρου του δικτύου σε δύο φάσεις: η πρώτη περιλαμβάνει τις γραμμές Αθήνας-Πάτρας-Πύργου, Κορίνθου-Άργους και τις διακλαδώσεις Ισθμού-Λουτρακίου και Άργους-Ναυπλίου με διάρκεια εργασιών περίπου 9 χρόνια.

-Η γραμμή Αθήνας-Κορίνθου θα κατασκευαστεί εξ αρχής διπλή, για άμεση προαστιακή εξυπηρέτηση, ενώ στο τμήμα Κορίνθου-Πάτρας τα έργα υποδομής θα είναι για διπλή γραμμή, η οποία θα στρωθεί μεταγενέστερα.

-Το συνολικό κόστος των έργων ανέρχεται σε 80 δις δρχ. (σημερινές τιμές)

-Έγινε διαγωνισμός από το ΥΠΕΧΩΔΕ στις 30/9/37 για την προεπιλογή του λαδύχου κατασκευής της νέας διπλής γραμμής στο τμήμα Βλευσίνας-Κορίνθου, μαζί με τον νέο αυτοκινητόδρομο Αθήνας-Κορίνθου.

-Ο Ο.Σ.Ε. έχει αναλάβει υποχρέωση έναντι της UIC, για τη δρομολόγηση αμαξ/χίλιας υψηλής ποιότητας στον άξονα Αθήνας-Πάτρας (Μπρίντζι), με μειωμένο χρόνο διαδρομής, από τη νέα δρομολογιακή περίοδο.

-Αποφασίστηκαν άμεσα έργα βελτίωσης της υφιστάμενης μετρικής γραμμής όπως η βελτίωση της επιδομής του τμήματος Αθήνας-Πάτρας, η κατασκευή τερματικού επιβατικού σταθμού στο χώρο του υπό απομάκρυνση Μηχ/σίου Αγ. Διονυσίου Πάτρας, η παραλαγή της χάραξης στις περιοχές Δερβενίου και Νέας Περάμου καθώς και στο τμήμα Κορίνθου-Τρίπολης-Διαβολιτσίου για τη μελίωση του χρόνου διαδρομής κατά μία ώρα.

-Παραγγέλλθηκαν 10 τριδύμες αυτοκινητάμαξες μεγάλων αποστάσεων, κλιματιζόμενες, υψηλών ανέσεων για την Πελοπόννησο και 10 δίδυμες για την Θεσσαλία. Η παραλαβή τους θα αρχίσει το 1939 και όταν περατωθεί η διαπλάτυνση της γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας, μέρος των 10 Δίδυμων Α/Α θα διατεθεί για τη δρομολόγηση προαστιακών αμαξ/χιών Αθήνας-Κορίνθου και Αθήνας-Λουτρακίου.

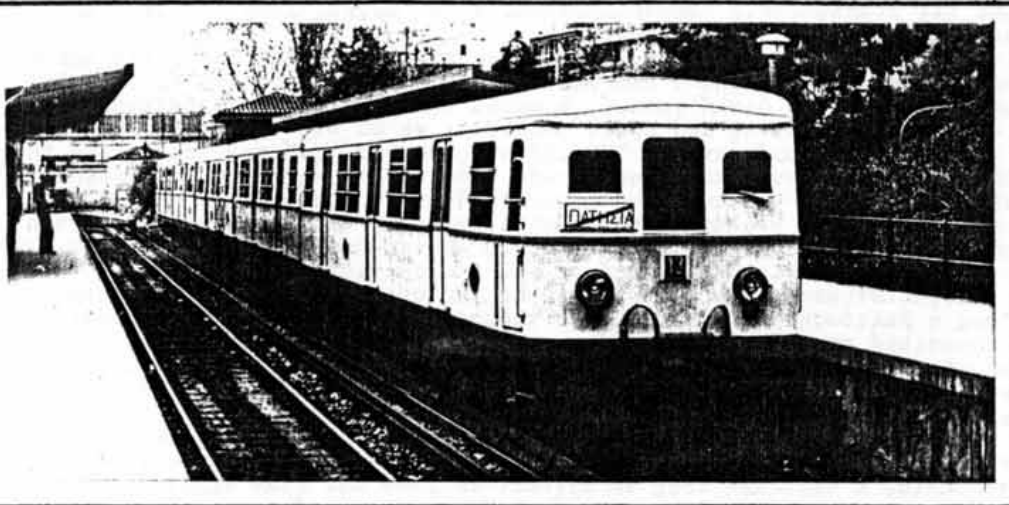




### ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΕ

ο τρίτο αφιέρωμα μας στο κινητήριο τροχαίο υλικό των Σιδηροδρομικών δι-  
τύων της χώρας μας ασχολείται με τα παλιά μεταλλικά οχήματα του Ηλεκτρι-  
κού Σιδηροδρόμου Πειραιά - Κηφισιάς, που διακρίνονται αναλόγως της περιό-  
δου παραλαβής των σε οχήματα 5ης, 6ης & 7ης Παραλαβής.

#### 3. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΑ "MAN - SIEMENS" 901 - 937



**Κατηγορία:** Δίδυμη ηλεκτρική αυτοκινητάμαξα μητροπολιτικού σιδηροδρόμου.

**Σύστημα ζεύξης:** Μόνιμη ανά ζεύγος σύζευξη K+I (K=Κινητήριο όχημα, I=Ιθυ-  
νήριο όχημα·Ρυμουλκούμενο με θάλαμο οδήγησης), με βραχυ-  
κύκλωμα SCHARFENBERG σε ύψος από σιδηροτροχιάς 930 χιλ. και ζεύγος μετα-  
λλικών συγκρουστήρων. Στη μετώπη διαθέτουν αυτόματο σύνδεσμο SCHARFENBERG  
με ύψος από σιδ/χιάς 960 χιλ. για σχηματισμό συρμών έως 3 ζεύγη.

**Ιδιοκτησία:** Ε.Η.Σ. - Η.Σ.Α.Π.

**Γραμμή:** 1,435 μ.

**ώρα προέλευσης:** Ο. Δ. Γερμανίας.

**Σύνολο οχημάτων:** 74 (37 Κ και 37 Ι)

**Έτος κυκλοφορίας:** 5ης) 1951-52

6ης) 1958-59

7ης) 1968-69

**Αριθμός Ζευγών:** " 12

" 16

" 9

**Αριθμ. Κινητηρίων:** " 901-912

" 913-928

" 929-937

**Αρ. Ιθ. με σκευοφ.:** " 701-706

" 707-714

" 715-718(4)

**Αρ. απλών Ιθυνητρ.:** " 801-806

" 807-814

" 815-819(5)

**Κατασκευαστής:** " MAN-SSW

" MAN-SIEMENS HELLAS " MAN-Ε.Η.Σ.

**Πλ. μήκος ζεύγους:** 35,250 μ. **Μήκος οχήμ.:** 17,000 μ. **Πλάτος:** 2,820 μ.

**Ύψος από σιδ/χιάς:** 3,600 μ. **Ύψος βαθμίδας από σιδηροτροχιάς:** 1,220 μ.

**Αρ. πλευρικών θυρών:** 3 επιβατών με ηλεκτροπνευματικό σύστημα αυτομάτου  
ανοίγματος/κλεισίματος πλάτ. 1,20 μ. & ύψους 1,85 μ.

**Αρ. θέσεων:** { Ζεύγους με σκευοφόρο: 112 καθημένων & 236 ορθών επιβατών.  
Ζεύγους χωρίς σκευοφ: 108 " & 247 " " }

**Διάταξη αξόνων:** Βο'Βο' + 2'2'. **Φορέας:** Διαξονικά κατασκευής MAN.

**Απόστ. ομφάλων φορείων:** 5ης) 10,500 μ. , 6ης & 7ης) 10,900 μ.

**Απόστ. τροχών φορέιου:** 5ης) 2,300 μ. , 6ης & 7ης) 2,500 μ.

**Διάμετρος τροχών:** 860 χιλ.

**Ανώτατη ταχύτητα:** 80 χιλ/ώρα.

**Απόβαρο Κινητηρίου:** 5ης) 37.900 Kgr , 6ης & 7ης) 37.200 Kgr.

**Απόβαρο Ιθυνηρίου:** 5ης) 29.900 Kgr , 6ης & 7ης) 25.800 Kgr.

**Σύστημα ρευματοληψίας:** Με πέδιλο από τρίτη τροχιά τάση 550 VOLT/DC.

**Διάταξη ηλεκτροκινητήρων/τύπος:** 2 ανά φορείο ημιαναρτημένου τύπου (ανα-  
ρτηση από τη μύτη).

**Τύπος Η/Κ:** 5ης) DT 861 D κατάσκ. SSW , 6ης & 7ης) GB 230/14 A κατάσκ. SSW.

**Τάση Η/Κ:** 5ης) 550 VOLT/DC , 6ης & 7ης) 600 VOLT/DC.

**Ένταση Η/Κ:** 5ης) 385 A , 6ης & 7ης) 490 A.

**Ισχύς Η/Κ:** 5ης) KW 95/60 MIN , 6ης & 7ης) KW 120/60 MIN.

**Γ-ροσφές Η/Κ:** 900/MIN. **Ανώτατο όριο στροφών/MIN:** 5ης) 2.000 , 6ης & 7ης) 2.200.

**Κατασκευαστής:** 550 V/110 V DC κατασκευής SSW.

**Συστοιχία συσφρευτών:** 110 VOLT/72 AH.

**Σύστημα εκκίνησης:** Κατασκευής SSW 110 VOLT πολλαπλών μονάδων αυτόματης  
επιτάχυνσης.

**Επιτάχυνση:** 0,8 m/sec<sup>2</sup>. **Επιβράδυνση:** 0,7 m/sec<sup>2</sup>. **Πέδη αέρος:** KNORR KRB VI.

**Σύστημα πέδης:** 2 τροχοπέδιλα από συνθετικό υλικό ανά τροχό ρυθμιζόμενα  
από αυτόματο ρυθμιστή SAB DA2-250.

**Πίεση αέρα κεντρ. αεροφυλ.:** 8 AT. **Πίεση αέρα αγωγού πέδης:** 4 AT.

**Σύστημα ηλεκτροπέδης:** Κατασκευής SSW σε συνδυασμό με πεπιεσμένο αέρα για  
το Ιθυνήριο όχημα.

Διαθέτει επίσης συστήματα αυτόματης πέδης Νεκρού Ανθρώπου και παραβίασης  
κλειστού σήματος τύπου SSW.



**Παρατηρήσεις:** Έχουν κατασκευαστεί κατά πρότυπο του METRO του Βερολίνου  
του 1930. Τα οχήματα της 5ης παραλαβής διακρίνονται από το  
μεγάλο μεσαίο μετωπικό παράθυρό τους και παραγγέλθηκαν για να αναπληρώ-  
σουν τις καταστροφές του πολέμου. Τα οχήματα της 6ης παραλαβής που έχουν  
3 ίδια μικρά μετωπικά παράθυρα, παραγγέλθηκαν για την κάλυψη της επέκτα-  
σης της γραμμής ως την Κηφισιά. Τέλος τα οχήματα της 7ης παραλαβής που  
διακρίνονται από αυτά της 6ης από το γέισο που προαξέχει στις μετωπες  
και από την ελειφη οριζοντίων μεταλλικών ράβδων εξωτερικά στα πλευρικά  
παράθυρα, παραγγέλθηκαν για να καλύψουν την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση.

Από το 1985 οι Η.Σ.Α.Π. τους αλλάζουν το χρώμα τους από κίτρινο σε γκρι  
& πορτοκαλί όπως τα νέα οχήματά τους και τους αφαιρούν τις μεταλλικές πι-  
νακίδες και νούμερά τους.-

## 1937-1987: ΜΙΣΟΣ ΑΙΩΝΑΣ Α)Α "MAN"

50 χρόνια λειτουργίας συμπλήρωσαν φέτος οι αυτοκινητάμαξες "LINKE - HOFMANN", οι λεγόμενες "διπλές MAN". Για μας τους φίλους του σιδηροδρόμου αυτό είναι ένα αξιοσημείωτο γεγονός μιάς και πρόκειται για τις παλιότερες σε λειτουργία κινητήριες μονάδες των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Για τον επίσημο Ο.Σ.Ε. όμως από πολλές πλευρές δεν θα ήταν εύπρεστο να μαθεύονταν αυτό στον ευρύ κόσμο. Σκεφτείτε αν εμείς είμασταν στην θέση απλών επιβατών χωρίς καμιά σχέση με τον σιδηρόδρομο, τι θα λέγαμε αν μας έλεγαν: "Ξέρετε, το τραίνο που ταξιδεύετε είναι 50ετών"(!)

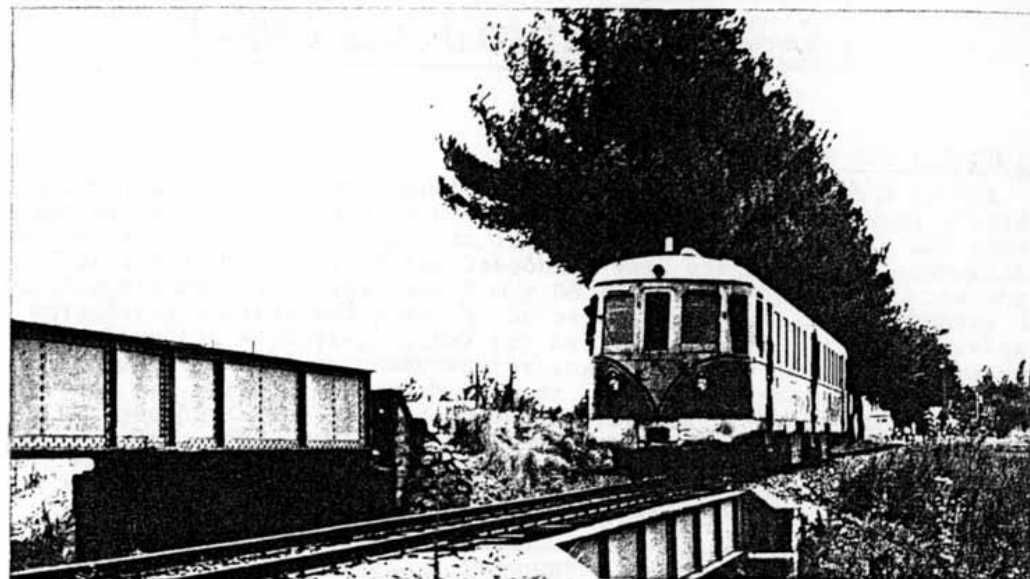
Πέραν αυτού, όμως, εμείς θα τιμήσουμε μ' αυτό το αφιέρωμα τα ακουράστα αυτά ωτομοτρίς που απ' τό μακρινό 1937 εκτελούν ακούραστα τα δρομολόγια τους.

Ας ξεκινήσουμε λοιπόν με μιά γνωριμία αυτών των οχημάτων. Το έτος 1936 η τότε κυβέρνηση Μεταξά που ως γνωστόν είχε στενές σχέσεις με την Ναζιστική Γερμανία, παρήγγειλε στην UERDINGEN, για τους σιδηροδρόμους Πελοποννήσου 13 αυτοκινητάμαξες, για να ανεβάσει την ποιότητα και να μειώσει τον χρόνο ταξιδιού μεταξύ της Αθήνας και των μεγάλων πόλεων της Πελοποννήσου. Οι 6 πρώτες ήταν μονές μονοκινητήριες με δύο φορεία των δύο αξόνων. Ο κινητήρας που ήταν MAN 210 ίππων εφάρμοζε στο ένα φορεία ενώ το άλλο ήταν κυλιόμενο. Λόγω του όγκου του κινητήρα και του διαφορετικού, το διαμέρισμα των χειριστηρίων της μιάς πλευράς ήταν αρκετά μεγάλο. Ένα μεγάλο καπάκι - σαν τα καλιά λεωφορεία - έκλεινε το συγκρότημα και περιόριζε αρκετά τον ελεύθερο χώρο, ενώ το πίσω χειριστήριο ήταν σαφώς πιό ευρύχωρο. Ο χώρος επιβατών ήταν ένα μεγάλο διαμέρισμα με καθίσματα Β' θέσης. Τα οχήματα αυτά, που αρχικά είχαν αρίθμηση AK 210-01 έως -06 και κατόπιν επί Σ.Ε.Κ. Βηπτ 2101 - 2106, κυκλοφορούσαν τα πρώτα χρόνια παντού. Με τον καιρό όμως και αφού δρομολογήθηκαν ισχυρότερες αυτοκινητάμαξες και δηζελοκίνητοι συρμοί, αυτές εκτοπίστηκαν σε γραμμές τοπικού χαρακτήρα, μέχρι που το 1985 αποσύρθηκε και η τελευταία (η 2103) και έκτοτε εκτελεί χρέη εφεδρείας στην Πάτρα. Οι υπόλοιπες 5 βρίσκονται μισοκατεστραμμένες στην Κόρινθο(3) και την Πάτρα(2).

Παράλληλα με τις μονές Α/Α κατασκευάστηκαν από την εταιρεία LINKE - HOFMANN στο τότε BRESLAU (νύν WRCCAW της Πολωνίας) άλλες επτά πάνω στο ίδιο σχέδιο μεν, αλλά διπλές. Περιγραφικά μπορούμε να πούμε ότι ένωσαν δύο μονές αφού τους έκοψαν τα πίσω χειριστήρια. Οι αυτοκινητάμαξες αυτές είχαν δύο κινητήρες - ένα σε κάθε χειριστήριο - ίδιου τύπου και ιπποδύναμης με τις μονές. Κάτω από την ένωση των δύο μισών το-

ποθετήθηκε φορείο τύπου "JAKOB" χωρίς κίνηση. Τα δύο φορεία κάτω από τους κινητήρες έπαιρναν κίνηση απ' αυτούς. Το ένα μισό του οχήματος ήταν Β' θέση ενώ το άλλο είχε πολυτελές διαμέρισμα Α' θέσης και ΒΑΡ. Κατά τ' άλλα, αυτές οι διπλές μονάδες ήταν τόσο τεχνικά, όσο και οπτικά ίδιες με τις μονές.

Αυτές οι δίδυμες Α/Α ήταν κυριολεκτικά "τα παιδιά για όλες τις δουλειές". Έχουν δρομολογηθεί σ' όλες τις γραμμές του μετρικού δικτύου:



Πελοπόννησος: Ταχείες Αθήνας-Καλαμάτας, Αθήνας-Πάτρας, τοπικά Πάτρας-Κυπαρισσίας, Πύργου-Ολυμπίας, Πύργου-Ζαχακάλου, Καβασιλών-Κυλλήνης. Αττική: Προαστιακά Αθήνας-Ελευσίνας και πιό παλιά Αθήνας-Λαυρίου.

Αιτωλοακαρνανία: Δρομολόγια γραμμής Κρουνερίου-Αγρινίου.

Και τώρα, στα γεράματα τους, εκτελούν δρομολόγια στους θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους μεταξύ Βόλου-Καλαμπάκας. Από τις 7 Α/Α έχουν απομείνει μόνο 2 σε κατάσταση λειτουργίας, η 4203 & η 4205, πρόσφατα επισκευασμένες και βαμμένες στο εργοστάσιο του Βόλου. Η 4201 είναι στο Βόλο επίσης, σαν ρεζέρβα. Οι υπόλοιπες 4 (4202, 4204, 4206 & 4207) βρίσκονται σχεδόν διαλυμένες στο Βαρθολομίδ, στη Νεμέα, στην Κόρινθο & στην Τρίπολη αντίστοιχα. Όλα τα χρήσιμα ανταλλακτικά από αυτές και από ορισμένες μονές Α/Α έχουν μεταφερθεί στο Μηχ/σιο Βόλου για να έχουν στον ανταλλακτικών οι εκεί εναπομείνουσες. Οι 4203 & 4205 φέρουν καινούργιους κινητήρες DETROIT-DIESEL αμερικάνικης κατασκευής. Σ' αυτές τις δύο Α/Α έχει αντικατασταθεί το διαμέρισμα Α' θέσης με ένα Β' θέσης, επειδή η Α' θέση έχει πλέον καταργηθεί στη Θεσσαλία. Επί Σ.Π.Α.Π. οι διπλές αυτές Α/Α έφεραν τους αριθμούς 2AK 420.01 - .07, ενώ κατόπιν επί Σ.Ε.Κ. τους αριθμούς ΑΕΚβηπ 4201 - 4207. Επίσης άλλαξε και το "πόσωπό" τους συν τα χρόνια. Ενώ παλιά είχαν μούρη, όπως λέμε, δηλ σκούρα μπλέ με κεντρική πόρτα και μεγάλα φανάρια, τώρα έχουν το χαρακτηριστικό "V" μπές χρωματός ενώ η πόρτα καταργήθηκε.

Τα οχήματα αυτά κατασκευάστηκαν κατά τα πρότυπα των γερμανικών λεγομένων SVT ή "Ιπταμένων Αμβουργιανών", δηλαδή τις ταχείες πολυτελείς Α/Α με τις οποίες ο Χίτλερ είχε σκοπό να δημιουργήσει ένα άρτιο δίκτυο ταχυσυνδέσεων μεταξύ των μεγαλύτερων πόλεων του τότε Ράϊχ, γι' αυτό και στην Ελλάδα τους δώθηκε το παρατσούκλι "Ιπτάμενοι Καλαματιανοί".

Παράλληλα με τις 13 Α/Α παραδώθηκαν και 4 ρυμουλκούμενα που ήταν ίδια με τα μονά ωτομοτρίς αλλά φυσικά χωρίς κινητήρα και χειριστήρια. Στη θέση του ενός χειριστηρίου είχαν ένα πολυτελές διαμέρισμα Α' θέσης με ωραία πανοραμική θέα, το υπόλοιπο δε ήταν διαμέρισμα Β' θέσης. Αυτά τα 4 ρυμουλκούμενα, που έφεραν αρχικά τους αριθμούς AP 000.01 - .04 και κατόπιν τους αριθμούς ΑΒηπ 0001 - 0004, βρίσκονται σήμερα αχρηστευμένα σε διάφορους σταθμούς της Πελοποννήσου. Τι κρίμα!







## Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ

Από το Νοέμβριο που μας πέρασε παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα διπλής γραμμής Οινόης - Θήβας το οποίο έχει κατασκευαστεί για ταχύτητα 200 χ/ω (για την ώρα έχει δοθεί με ταχύτητα 80 χ/ω, ενώ το τμήμα Αλιάρτου - Τιθορέας που έχει παραδοθεί από διετίας έχει δοθεί με 120 χ/ω και με διέλευση αλαγών με 80 χ/ω ευθεία και 60 χ/ω παρακαμπτήριο) Ο σταθμός του Ελεώνα μεταφέρθηκε σε νέα θέση ένα περίπου χιλιόμετρο πριν από την παλιά θέση του, ενώ στο τμήμα Τανάγρας - Υπάτου έγιναν πολλές παραλλαγές στη χάραξη και κατασκευάστηκαν δύο μικρά τούνελ.

Παράλληλα άρχισε το στρώσιμο της διπλής γραμμής μεταξύ της Σφίγγας και της Αλιάρτου όπου και κατασκευάστηκε μεγάλο τούνελ μήκους 1.400 Η παράδοση της προβλέπεται τους πρώτους μήνες του 1988.

Τέλος, με Ταχύ ρυθμό προχωρούν τα έργα σηματοδότησης στο τμήμα της νέας διπλής γραμμής Οινόης - Τιθορέας, ενώ έγινε ανακατασκευή των γραμμών σε όλους τους σταθμούς του τμήματος αυτού.



## ΤΑΧΕΙΕΣ Α/Α ΣΤΗΝΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο σιδηρόδρομος του WALDENBURG στην Ελβετία απέκτησε 4 ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες κατασκευής SIG/BBC 1985-86 συνοδευόμενες από 4 αντιστοιχούμενα. Η ανώτατη ταχύτητά τους είναι 75 χιλ/ω, που αποτελεί κόρ για την γραμμή των 750 χιλ., όπου κυκλοφορούν. Το γεγονός είναι ακόμα πιο αξιοσημείωτο αν αναλογιστεί κανείς ότι η χάραξη της γραμμής είναι κατά μεγάλο μέρος τροχιοδρομική, πάνω σε αστικούς και επαρχιακούς δρόμους, οι νέες δε ωτομοτρίες είναι παραλαγή των σύγχρονων τράμ της Νεσατέλ και της γραμμής του Φόρχ (μετρικής γραμμής).

## ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΗ ΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ

Τα εργοστάσια "RADE KONCAR" θα αρχίσουν τη μαζική παραγωγή για το κρατικό δίκτυο της ηλεκτραμαξας Βο'Βο' σειράς 442, σχεδιασμένη εξ ολοκλήρου στη Γιουγκοσλαβία. Η μηχανή αυτή λειτουργεί στα 1.500 VOLTS, 50 HZ και έχει ισχύ 4.400 KW και ταχύτητα 160 χιλ/ω. Το πρωτότυπο κυκλοφορεί από το 1982 και ο ηλεκτρικός του εξοπλισμός είναι εν μέρει ASEA. Η τιμή της είναι 210.000.000 δηνάρια.

## Ξέρετε ότι.....

ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

.....στη γραμμή Αθήνας - Λαυρίου πρωτοκυκλοφόρησαν σε δοκιμαστικά δρομολόγια το 1953, οι Α/Α BREDA AK 2x155 01-03 των ΣΒΔΕ; Τότε το χρώμα τους ήταν καφετί όπως πολλές Ιταλικές Α/Α. Οι βδίες Α/Α μετά την κατάργηση της επιβατικής κυκλοφορίας στη γραμμή Κρουονερλού - Αγρινίου, πέρασαν στην Πάτρα και εκτελούσαν για 3 περίπου χρόνια δρομολόγια Πάτρας - Κυπαρισίας, Κατακόλου - Πύργου - Ολυμπίας και Καβασιλών - Κυλλήνης. Αργότερα μεταφέρθηκαν στο Βόλο, όπου οι δύο μετατράπηκαν σε ρυμουλκούμενα Α/Α με αριθμούς 0041-0042 και χρησιμοποιούνται ακόμα στη γραμμή Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας.



.....η γραμμή Ισθμού - Λουτρακίου κατασκευάστηκε το 1953 και ότι ως το 1957 εκτελείτο τοπικό δρομολόγιο με ωτομοτρίες (συνήθως απλή Α ΜΑΝ) Πειραιά-Ισθμού-Λουτρακίου-Ισθμού-Κορίνθου και αντίστροφα;



.....όταν ήρθαν οι Α/Α FERROSTAAL / ESSLINGEN 71 - 90 εκτελούσαν δρομολόγια Αθήνας - Θεσ/νίκης με σύνθεση Κ+Ρ+Κ (Τρίδυμο) και κάλυπταν τη διαδρομή στην τότε εξ ολοκλήρου μονή γραμμή με τις μικρότερες ταχύτητες, σε 6 ώρες και 45'; (αμαξ.: 7,8,9,10 - Δρομολόγια επιβατ. αμαξ. Σ.Ε.Κ. από 26/5/63). Εικοσιπέντε χρόνια μετά ο Ο.Σ.Ε. εκμεταλλευόμενος τον κατά 50% διπλασιασμό του παραπάνω άξονα και την αύξηση των ταχυτήτων φιλοδοξεί με τα νέα δρομολόγια του 1988 απλώς να ισοφαρίσει το από τότε ακατάρριπτο ρεκόρ.



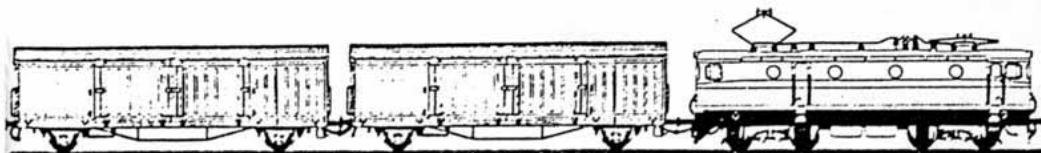
.....στη γραμμή Λειανοκλαδίου - Στυλίδας μετά την κατάργηση των επιβατικών δρομολογίων (αρχές δεκαετίας '70), κυκλοφορούσε για ένα διάστημα ατμήλατη θερινή αμαξ/χία με μηχανή θγ και ξύλινες επιβατάμαξες FAMILIEREUX;



.....στις αρχές της δεκαετίας του '60, υπήρχε δρομολόγιο κοινής αμαξ/χίας Πειραιά-Τιθορέας (και αντίστροφα), που εκτελείτο είτε με Α/Α FIAF, είτε με μικτή αμαξ/χία που ονομαζόταν "γαλατάδικο";



.....στις αρχές του αιώνα έγινε μία μελέτη για σιδηρόδρομο πλάτους 0,75 μ. στην Κρήτη (Ηράκλειο-Ιεσσορά) που φυσικά δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Αργότερα εγκαταστάθηκε ένας μικρός σιδηρόδρομος για την κατασκευή του λιμανιού του Ηρακλείου (μήκους 6 χιλμ.), που λειτουργήσε μεταξύ 1925-1937 με ατμήλατη έλξη. Μία από τις ατμάμαξες αυτής της, μετρικού πλάτους, γραμμής που υπολλεζματά της σώζονται ακόμα σήμερα ήταν η Τ20ΥΔΙΑ 0-4-0Τ που πρωτοδούλεψε στη γραμμή Κηφισσίας-Στροφυλλίου-Διονύσσου της Αγγλικής Εταιρείας Μαρμάρου. Τέλος, μεταπολεμικά έγινε σκέψη μεταφοράς των γραμμών και ολοκλήρου του υλικού, τροχαίου και μη, των θεσσαλικών Σιδηροδρόμων στην Κρήτη, λόγω της τότε επικείμενης διαπλάτυνσης του θεσσαλικού δικτύου.



Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΩΝ FAUR A.151-A.162

Από τον Ο.Σ.Ε. αποφασίστηκε η επισκευή στη Ρουμανία των Δ/Α FAUR σειράς A.151-A.162 (πρώτη παραλαβή, κόνκινες τύπου 040 DHB). Οι Δ/Α αυτές είχαν από χρόνια ακινητοποιηθεί όλες από σοβαρές βλάβες, η μία δε από αυτές είχε πάρει φωτιά, και βρισκόντουσαν σκόρπιες και αραχνιασμένες στις γραμμές αποθήκευσης του Μ.Α.Ι. Ήδη συγκεντρώθηκαν, λαδώθηκαν, σφραγίστηκαν και περιμένουν τη μέρα της αναχώρησής τους. Την αποστολή θα συνοδεύουν και τεχνίτες του Ο.Σ.Ε. οι οποίοι θα κάνουν εκπαίδευση πάνω σ'αυτές. Ελπίζουμε ότι όταν θα επιστρέψουν η συμπεριφορά τους θα είναι τέτοια που θα δικαιώσει την επισκευή τους.

ΤΡΑΙΝΟ ΑΣΤΡΑΠΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Οι Υπουργοί Μεταφορών των 5 Βορειοευρωπαϊκών χωρών συμφώνησαν να τακτευσαστε για νέα σιδηροδρομική γραμμή για τρέινα υψηλής ταχύτητας που θα συνδέει το Λονδίνο με το Παρίσι τις Βρυξέλλες το Άμστερνταμ και την Κολωνία. Το κόστος υπολογίζεται σε 7,8 δις \$, για τα οποία δόθηκε κατ'αρχήν έγκριση και η γραμμή θα τεθεί σε υπηρεσία το 1992. Όταν το έλικτρο θα είναι έτοιμο θα εξυπηρετεί 110.000 άτομα ημερησίως ή 40 εκατομμύρια το χρόνο τα οποία θα ταξιδεύουν με ταχύτητα 300 ΚΜ/Η. Το 1993 που θα τεθεί σε λειτουργία το τούνελ της μάχης το ταξίδι από το Λονδίνο ως τις Βρυξέλλες θα περιοριστεί σε 2:30 ώρες.

**Βιβλιοκριτική**

DIE EISENBAHNEN GRIECHENLANDS από τη σειρά BAHN IM BILD-BAND 107 Έκδοση VERLAG POSPISCHIL, WIEN, 1986 στη Γερμανική γλώσσα. 96 σελίδες 20,5 X 14,5 / 94 ασπρόμαυρες φωτογραφίες.

Είναι ένα κυρίως φωτογραφικό βιβλίο με ένα μικρό κείμενο που περιγράφει την ιστορία και την σημερινή κατάσταση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, και του οποίου οι πληροφορίες, πλην ελαχίστων μικρολεπτομερειών, είναι σωστές. Περιλαμβάνει φωτογραφίες από τις κινητήριες μονάδες, κυρίως δε τις ατμάμαξες, των σιδηροδρομικών δικτύων της χώρας μας, περιέχει από τις οποίες είναι εξαιρετικά σπάνιες και δημοσιεύονται για πρώτη φορά όπως π.χ. της Ζδ 341, της Κα 888, της Ζγ 322, της ατμάμαξας ΕΡΓΑΕΤΗ № 3 κ.λπ. Οι φωτογραφίες είναι τυπωμένες σε ιλλουστρασιόν χαρτί, οι περισσότερες ολοσέλιδες και τις έχουν τραβήξει οι Α. LUFT, J. SCHENKEL & H. SCHNEEBERGER. Πολύ καλή και ενδιαφέρουσα έκδοση που δυστυχώς δεν εισάγεται στην Ελλάδα. Για όποιον ενδιαφέρεται, η διεύθυνση του εκδότη είναι: VERLAG UND DRUCK, NOVARGASSE 44, A-1020 WIEN II, και η τιμή του είναι περίπου 1.000 δρχ.

"Η ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική Έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 3 - Δεκέμβρης 1987

Εκδίδεται από συντακτική επιτροπή. Ενωλόγραφα άρθρα και κείμενα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη σύνταξη.

Τεχνική επιμέλεια Α. Κ. Θ